

Nye OK-aftaler:

STENA LINE INDFLAGER SKIBE I DIS

SIDE 4-5



FAGBLAD FOR
CENTRALORGANISATIONEN SØFART
OG METAL MARITIME

**CHIKANE-
UNDERSØGELSE
I DFDS**

SIDE 10-11

**REKORD I ANTAL
AF TILLIDSVALGTE**

SIDE 14

**"BEDSTE HOLD-
SPILLERE" PÅ
STRIBE**

SIDE 28-30

LEDER

AF OLE PHILIPSEN,
FORMAND METAL MARITIME
& CO-SØFART

SØFARTSNATIONEN ER BLEVET ET KONTORLANDSKAB

MARITIME kompetencer og know-how er hovedpulsåren i et maritimt erhverv. Det er gang på gang slået fast i diverse vækstplaner, projekter og analyser, når forskere, analytikere og andre kloge hoveder har kigget dybt i, hvad der driver søfartsnationen Danmark. I rapporter og handlingsplaner gennem det seneste årti bruges endda vendingen "kritisk masse".

Det Blå Danmark består af "en kritisk masse" af maritime kompetencer – kompetencer, der favner alt fra specialviden indenfor ingeniør- og maskinteknik over det forretningsmæssige til det operationelle aspekt, hvor sidstnævnte omfatter søfarende.

Antallet af danske søfarende har de seneste år været status quo – sådan cirka er der blevet hverken flere eller færre. Men samtidig er både antallet af skibe, den samlede tonnage og det samlede antal af søfarende steget. Så procentdelen af danske søfarende er blevet mindre. Det er der ikke noget nyt i, og problemstillingen fremhæver vi hver gang, diskussionen falder på rekruttering og rederierhvervets moralske forpligtelse til at uddanne og beskæftige.

DET GÅR JO GODT - MEN...

Søfartsstyrelsen udgav i foråret den årlige status for Det Blå Danmark. COWI har i rapporten gransket 2021-tallene for beskæftigelse og produktion i sektoren. Generelt er det positiv læsning. Det går godt for erhvervet. Men især to elementer stikker ud i tabellerne. De beskæftigede i erhvervet bliver ældre og andelen af dem, der nærmer sig pensionsalderen, er blevet større – underforstået for få unge tilgår erhvervet.

FLEST KONTORUDDANNEDE

Det andet punkt, der er påfaldende, er opsummeringen af hvilken uddannelsesbaggrund, der er den mest udbredte i erhvervet. Det er kontoruddannede. Godt 10 pct. af de danske beskæftigede i Det Blå Danmark er kontoruddannede. I runde tal er det godt 6.000.

Udviklingen fra søfartsnation til kontorlandskab er i fuld gang. Der er intet galt med kontoruddannede – det er i bund og grund gode folk. Men maritime kompetencer er nu ikke grundstof i hverken deres uddannelse eller baggrund. Og maritime kompetencer er hjørnestenen i et maritimt erhverv.

FARLIG OUTSOURCING

Udsigten er desværre, at udviklingen mod kontorlandskabet kun vil gå endnu stærkere. Seneste trend i rederierhvervet er outsourcing af det tekniske management – herunder også crewing og rekruttering af nye kadetter. Outsourcing til udbydere med rod i Grækenland, Cypern, Indien eller Singapore af det, der er en hel central del i det at drive et rederi, svarer til at efterlade sit NemID på et bord i lufthavnen.

Når crewing-ansvarlig for et dansk rederi er inder med operationelt kontor i Singapore, hvor stor er sandsynligheden så for, at vedkommende pr. intuition trækker den uopfordrede ansøgning fra en dansk søfarende ud af bunken? For slet ikke at tale om opmærksomheden mod at rekruttere danske kadetter og søfarende. Rederikontoret i Danmark er til gengæld fri for hele denne komplicerede opgave og kan isoleret nøjes med at kigge på forretningen og

bundlinjen, der godt hjulpet af lempelige danske skattevilkår for rederibranchen er både solid og markant.

Jeg har ofte benyttet lejligheden til at påpege den farlige udvikling i en stadig mindre andel af danske søfarende og det skæve i, at et erhverv, der nyder økonomisk velvilje fra fællesskabet, ikke i tilstrækkelig grad betaler tilbage i form af uddannelses- og arbejdspladser.

Svaret fra rederside har hver gang været: Vi rekrutterer og uddanner til vores behov.

Nu mangler erhvervet arbejdskraft indenfor alle områder. Det er lige fra officerer til menige.

Med andre ord har erhvervet altså ikke rekrutteret og uddannet tilstrækkeligt til at dække behovet.

VI ER KLAR - ER REDERIERNE?

Danske Rederier ser gerne skoleskibstogterne udvidet til to faste togter for både 'Danmark' og 'Georg Stage' på finansloven. Det initiativ er fint – det betaler vi jo alle til via skatten.

Det vil være interessant med initiativer fra rederierne, hvor de rent faktisk selv betaler en del af gildet. Vi er klar til at gå i dialog om flere elever på de maritime grundskoler – flere kadetter, skibsassistenter, maskinister, kokke, flere af det hele. Det er ikke for tidligt. Søfartsnationen er hurtigt på vej til at blive ét stort kontorlandskab.

CO-SØFART

Molestien 7
2450 København SV
Danmark

Telefon 36 36 55 85
Mail cosea@co-sea.dk
Web www.co-sea.dk

Ansvarshavende redaktør
Ole Philipson,
formand CO-Søfart,

Redaktion
Christian H. Petersen, faglig leder
Kirsten Østergaard, faglig konsulent
Casper Mose, faglig konsulent
Corlis Hansen, faglig konsulent
Per Gravgaard Hansen, faglig konsulent
Emilie Munch Ohlsen, juridisk konsulent

Tryk
Specialtrykkeriet Arco

Oplag
3.150

ISSN 2245-7968 trykt udgave
ISSN 2245-7976 online udgave

Redigering og layout
Martin van Dijk & Hanne Hansen,
kommunikationskonsulenter

Materiale & deadline
Send materiale til næste nummer til redaktionen på mail haha@danskmetal.dk senest fredag 28. oktober eller efter aftale.

Næste nummer
udkommer fredag 25. november og er samtidig tilgængeligt på www.co-sea.dk

Forsidebillede
E-Flexer færgen 'Stena Estelle'
Foto: Stena Line

Skal for meget
udbetalt i løn
betales tilbage?

Måske
ikke

JA - måske

Godt råd:

TJEK DIN LØNSEDEL

Side

12

VIS MIG DIN SØFARTSBOG

Side

26



KONTORTID

Mandag-torsdag
Fredag

9.00-16.00
9.00-15.00

TELEFONTID

Mandag-fredag

9.00-15.00

INDHOLD

LEDER	2
STENA LINE INDFLAGER TO SKIBE	4
TORM: TØRNER OG HJEMMEPERIODER	6
TRO IKKE PÅ ALT DU HØRER	7
SIDEN SIDST I FAGLIG AFDELING	8
UDENLANDSKE OK FORNYET	8
DFDS: CHIKANEUNDERSØGELSE	10
AFVISTE AT TILBAGEBETALE	12
UBEFAREN FIK FOR MEGET I LØN	13
REKORD ANTAL AF TILLISDVALGTE	14
FRA ANLÆGSGARTNER TIL FÆRGENAVIGATØR	16
EFTERREGULERIG AF PENSIONSBIIDRAG	18
NY KOMMUNIKATIONSKONSULENT ...	19
OM WITHFONDEN	20
SKIBSMASKINIST FIK FOR LIDT I LØN .	24
VIS MIG DIN SØFARTSBOG	26
BEDSTE HOLDSPILLERE	28
NYT OM NAVNE	31
SKIBSMODELLER FÅR NYT LIV	32



Centralorganisationen Søfart

Metal Maritime | FOA Søfart | Dansk El-Forbund | Serviceforbundet |
Centralforeningen for Stampersonel | Metal Vest

DANMARKS STØRSTE MARITIME FAGLIGE ORGANISATION

REDERIET STENA LINE OMFLAGEDE I SLUTNINGEN AF AUGUST DEN NYE FÆRGE 'STENA ESTELLE', TIL DIS. SIDST PÅ ÅRET STØDER SØSTERSKIBET 'STENA EBBA' TIL. 220 SØFARENDE KOMMER DERMED PÅ DANSKE OVERENSKOMSTER. DER ARBEJDES LIGELEDES MED UDDANNELSESPLANER FOR KOMMENDE KADETTER.

TEKST AF MARTIN VAN DIJK

Alexandra Davies er Head of Crewing hos Stena Line.
Foto: Stena Line.



STENA LINE INDFLAGER TO NYE SKIBE UNDER DIS

VED EN CEREMONI i Gdansk 3. september blev Stena Lines nye E-Flexer færge 'Stena Estelle' navngivet. Ugen før var den nye færge igennem en omflagning, hvor det cypriotiske flag blev skiftet ud med det danske, så 'Stena Estelle' nu sejler under DIS. Dermed er 110 søfarende i første omgang kommet på danske overenskomster og arbejdsvilkår. Overenskomster der er forhandlet på plads mellem Metal Maritime og Stena Line og forhandlingsforløbet beskrives af formand for Metal Maritime, Ole Philipsen, som yderst konstruktivt.

Søsterskibet 'Stena Ebba' er i skrivende stund under bygning i Kina, og det forventes færdigbygget i slutningen af september. Herfra går turen til Gdansk, hvor færgen skal udrustes, før den er klar til at komme under DIS og blive indsat på samme rute som 'Stena Estelle'. Efter planen kommer

'Stena Ebba' under DIS i løbet af november måned og er sejlklaar i løbet af december, hvor de søfarende ligeledes kommer på danske overenskomster og arbejdsvilkår.

SYV SKIBE UNDER DIS

Med tilføjelsen af først 'Stena Estelle' og efterfølgende 'Stena Ebba' vil Stena Line have syv skibe under DIS. Inkluderet de søfarende på henholdsvis 'Stena Estelle' og 'Stena Ebba' vil rederiet beskæftige cirka 622 på danske overenskomster.

Hos Stena Line er Alexandra Davies, Head of Crewing, glad for, at de to nybygninger kommer under DIS, så flåden nu bliver udvidet til syv skibe.

"DIS er et kvalitetsflag for både rederierne og de ansatte, og vi har oplevet en enorm støtte fra både Danske Rederier,

Søfartsstyrelsen og fagforeningerne i processen med at få de to nybygninger under DIS og sikre en rigtig god overenskomst for de ansatte og os som rederi," siger Alexandra Davies.

De resterende skibe hos Stena Line, som sejler under DIS, er henholdsvis 'URD' og 'Stena Gothica' på ruten Hanko - Nynäshamn, 'Stena Scandica' og 'Stena Baltica' på ruten Nynäshamn - Ventspils og 'Stena Flavia' på ruten Liepāja - Travemünde.

VIL ANSÆTTE KADETTER

I første omgang bliver besætningen på 'Stena Estelle' og 'Stena Ebba' primært udgjort af polakker, som allerede er ansat på de nuværende færges på ruten mellem Gydia og Karlskrona, men efter planen vil

OVERENSKOMSTER

Stena Line og Metal Maritime har indgået overenskomster på to forskellige ruter. Det er henholdsvis Karlskrona – Gdynia, hvor de to nye indflagninger indsættes, og så på ruten Hanko – Nynäshamn.

FOR BEGGE RUTER ER DER INDGÅET OVERENSKOMSTER FOR:

- Officerer
- Catering
- Dæk og maskine

Overenskomsterne er indgået på tidligere SEKO-præmisser og sikrer blandt andet et 1-1 forhold, hvor medlemmerne er garanteret løn ude og hjemme, og at lønnen udbetales i EURO. De ansatte på ruten Karlskrona – Gdynia er typisk polakker, mens de ansatte på Hanko – Nynäshamn hovedsageligt er fra de baltiske

lande. Det betyder også, at der er mindre forskelle i de to overenskomster. For Metal Maritime har det været væsentligt at sikre, at overenskomsterne bygger på dansk lovgivning og indeholder et dansk opsigelsesvarsel.

Stena Line gerne ansætte nye kadetter fra begyndelsen af 2023.

”Vi vil gerne beholde de ansatte, vi har i forvejen, men vi har også planer om, at ansætte nye kadetter. Det bliver nok fra begyndelsen af 2023, når vi har de to nybygninger i drift.

Alexandra Davies vil heller ikke afvise, at der på et tidspunkt vil blive mulighed for at ansætte ubefarne skibsassistenter.

EN STOR OMVÆLTNING

For de polske søfarende, som nu skal til at sejle under DIS og på en dansk overenskomst, har det været en stor omvæltning, og der har også været en smule skepsis. En skepsis man hos Stena Line har gjort meget for, og fortsat vil gøre meget for at komme til livs.

”De har været vant til at være ansat på kontrakt med SEKO som fagforening ud af Singapore og har haft overenskomst derigennem. De er selvfølgelig nu lidt

bekymrede for, hvad det betyder, at de er ansat på en dansk overenskomst. Derfor har vi afholdt flere informationsmøder, da det er vigtigt, at de forstår, at det at sejle under DIS og på dansk overenskomst er en opgradering af deres arbejdsforhold,” siger Alexandra Davies, og slår samtidig fast, at rederiet opfordrer de ansatte til at være medlemmer af en fagforening.

KURSER OG UDDANNELSE

Både 'Stena Estelle' og 'Stena Ebba' er nye og moderne E-flexer færger med fragtkapacitet på 3600 lanemeter og plads til 1200 passagerer. Dermed er de to søsterskibe de suverænt største E-flexere i Stena Lines flåde. Det stiller nye og større krav til de ansatte, som har været eller skal igennem forskellige kurser og efteruddannelse.

”Det er klart, at det stiller nye krav, når man pludselig skal være søfarende på et større og mere moderne skib. Derfor har vi meget fokus på efteruddannelse, og det er ligegyldigt, om man allerede er ansat i Stena Line, eller om man efterfølgende bliver ansat,” siger Alexandra Davies.

'Stena Estelle'. Foto Stena Line



STENA LINE

- Stena Line består af 37 færger.
- Stena Line betjener 18 færgeruter.
- Der er 4300 medarbejdere i Stena Line.
- Stena Line er en del af Stena rederierne.
- Stena rederierne består af tre forskellige afdelinger. Stena Line, Stena Bulk og Stena Ro-Ro.
- Stena rederierne er igen en del af Stena A/B. Et stort svensk kon-sortium, der udover de tre forret-ningsområder i Stena rederierne indeholder seks andre forretnings-områder og beskæftiger mere end 15.000 medarbejdere.



TORM: TØRNER OG HJEMMEPERIODER

AF OLE PHILIPSEN, FORMAND METAL MARITIME

SAMMEN med talsmanden for navigatørerne i Torm er der nu forhandlet en fornyet aftale på plads om tørner og hjemmeperioder i Torm.

Som led i fornyelse af hovedoverenskomsten for navigatører blev det aftalt, at der skulle ske særskilte forhandlinger i Torm om individuel løn og tørner.

Siden da, har Torm forhandlet med Maskinmestrenes Forening (hvor vi deltog, som følge af overenskomstsamarbejdet mellem MMF og Metal Maritime) og indgået en aftale om individuelle hyre-elementer og tørner for maskinchefer.

Efterfølgende har Torm varslet ændringer i tørn-aftalerne overfor skibsførerne pr. 1. oktober 2022.

Sidst har Metal Maritime forhandlet det samme med Torm. For navigatører sker der ingen individuelle lønmæssige tiltag, men vi har indgået den samme aftale om tørner,

som vi forhandlede sammen med MMF for maskinofficerer.

AFTALEN LYDER:

"Udmønstringsperioden regnes fra afrejse bopæl til ankomst bopæl. Afløsning foretages så tæt som muligt til den 10. uges udmønstring.

Der er aftalt garanteret hjemmeperiode på 0,9 indenfor de første 10 uger. Herefter er garanteret hjemmeperiode på 0,8. Efter gensidig aftale mellem rederi og ansat kan denne afkortes.

Overskridelse af 0,9 og 0,8 kompenseres med 0,5 kalenderdags frihed pr. 1 kalenderdag.

Ved en fra rederiet påført forlænget udmønstring over den 12. uge, ydes en kompensation svarende til 1 kalenderdags frihed pr. 1 tjenestedag om bord. Optjente

dage vil efter gensidig aftale mellem rederi og ansat kunne udbetales eller afvikles med behørig hensyntagen til planlægning af tjeneste".

Vi er tilfredse med det opnåede resultat af flere grunde. Vi fik fastholdt, at aflønning af navigatørerne sker efter sær aftale og ikke individuelt, samt - ikke mindst - har vi sikret, at navigatørerne nu kompenseres for forkortede hjemmeperioder.

Vi har i modsætning til tidligere aftalt, at rederiet ikke skal betale 0,5 straffefridøgn ved overskridelse af 10 ugers udmønstring.

Torm har følt dette som en spændetrøje, som har betydet, at man har taget folk hjem tidligere end nødvendigt for at være sikre på, at man ikke overskred de 10 uger. Med den nye aftale er der stadig en normal udmønstringsperiode på 10 uger, men straffefridøgn udløses først efter 12. uge, hvor det i stedet så er 1 fridøgn pr. dags overskridelse. Det har givet mere fleksibilitet for rederiet.

Forhandlingerne er foregået i en konstruktiv ånd fra alle parter og med stor medvirken af talsmændene.



Fonden har til formål

at støtte ældre, syge og fattige af søens folk ved legater. Derudover kan fonden støtte i tilfælde, hvor det sociale aspekt spiller en stor rolle.

Det er absolut en betingelse

for at komme i betragtning, at man er - eller gennem mange år har været - søfarende i handelsflåden.

CO-Søfarts formand, Ole Philipsen, er medbestyrer af "With-Fonden"

Ansøgningsfrist medio november

Ansøgningsskema fås ved personlig, telefonisk eller skriftlig henvendelse til:

CO-Søfart, Molestien 7
2450 København SV

Tlf. 36365585

Tro ikke på alt du hører!

NAVIGATØRER ER ALTSÅ ANSAT PÅ OVERENSKOMST

DER er artikler, der burde være overflødige at bruge tid og plads på. Dette er en af dem. Når den så alligevel er nødvendig, er det for at imødegå tåbelige påstande fra folk, der burde vide bedre.

Det er forbløffende, at en formand for en såkaldt "faglig" organisation kan udbasunere, at der næsten ikke er ansat nogle navigatører på hovedoverenskomsten i DRO I, bortset måske fra lige en enkelt junior-navigatør. Men ellers er alle på individuelle kontrakter, påstår vedkommende. Vedkommende formand udstiller derved både sin egen og sin organisations manglende viden om basal overenskomst- og fagret.

FAKTA: NAVIGATØRER ER PÅ OK

Fakta er, at alle overstyrmænd, 1. styrmænd og 2. styrmænd ansat i medlemsrederierne i DRO I er ansat på

hovedoverenskomsten mellem Danske Rederier og Metal Maritime. Alle - og uden undtagelse.

I Torm, DFDS, Fjord Line, Cadeler og Royal Arctic Line er de yderligere ansat på særoverenskomster til hovedoverenskomsten.

I Mærsk Line, Mærsk Tankers, Svitzer, Norden og de andre rederier i DRO I er det hovedoverenskomsten alene, der skal følges.

INDIVIDUELT - KUN ÉN TING

Det eneste, der kan være individuelt, er fastsat i hovedoverenskomstens § 2, stk. 2, som siger, at rederi og ansatte kan aftale en hyre, der er STØRRE end den, i hyrebilaget aftalte, hvis de er enige om, at der aftales ingen højeste arbejdstid i stedet for de 246 timer månedligt, som hovedoverenskom-

sten fastsætter. Intet andet i hovedoverenskomsten kan alene aftales mellem den ansatte og rederiet. I alle andre punkter skal hovedoverenskomsten følges, herunder ikke mindst hovedoverenskomstens kutyme-protokollat.

Kutyme-protokollatet fastsætter ude/hjemmeperioder, hvornår der udbetales straffridøgn og meget mere i hvert enkelt rederi.

At intet er til individuel forhandling eller andet viser f.eks. bestemmelsen i § 2, stk. 3, som siger:

.. (hvis) "løn eller lønregulering jf. § 2, stk. 2 og § 3, stk. 2 ikke står i et rimeligt forhold til, hvad der følger af hyrebilaget, kan officeren begære spørgsmålet behandlet ved forhandling/mægling under medvirken af overenskomstens parter".



Fra fattig bondesøn på Rømø til grosserer

Læs historien om skibshandler Jens Jensen With og formuen bag fonden

SE SIDE 20 - 22



Siden sidst

I FAGLIG AFDELING

I FAGLIG AFDELING ER DE ANSATTES FORSKELLIGE BAGGRUNDE EN STOR FORDEL, NÅR MEDLEMMERNES MANGEARTEDE SAGER SKAL LØSES OG SPØRGSMÅL BESVARES. FORUDE VENTER ET TRAVLT EFTERÅR MED FORBEREDELSE TIL DE KOMMENDE OVERENSKOMSTFORHANDLINGER.

SOM medarbejder i CO-Søfart skal man favne bredt og være klar til at besvare alle mulige forskellige spørgsmål.

Man skulle måske umiddelbart tro, at området er relativt begrænset, men det vil jeg påstå at det ikke er.

Selv om jeg nu har knap 20 års erfaring i faglig afdeling, så oplever jeg jævnligt, at vi får spørgsmål og henvendelser om emner, som vi aldrig er stødt på før. Jeg nævner det bestemt ikke for at klage, for det er

netop med til at gøre jobbet interessant og udviklende.

TRE ÅRS "LÆRETID"

Da Ole Philipsen i sin tid ansatte mig i Dansk Sø-Restaurations Forening, påstod han, at det ville tage tre år før, jeg var udlært. Tre år, tænkte jeg, som i forvejen havde en længere uddannelse bag mig, det kan da ikke passe!

Men sørme om jeg ikke i frustration efter en af de tungere arbejdsdage lidt mere end tre år senere indfandt mig på formandens kontor for at beklage mig over, at der stadig kom mange spørgsmål, som jeg havde svært ved at besvare. Hertil grinede formanden blot og spurgte, hvorfor jeg troede, at han og vores - nu desværre afdøde - kollega Ole Strandberg ofte stak hovederne sammen i løbet af dagen og snakkede sammen i telefon om aftenen? Det var selvfølgelig fordi de - trods deres mangeårige erfaring - også tit var i tvivl og derfor havde behov for at vende og dreje sagerne med hinanden.

Det skyldes blandt andet, at det arbejdsretlige område ikke er en eksakt videnskab, og at rigtig mange sager inden for området kan fortolkes og behandles på mange forskellige måder.

SAMARBEJDE ER VIGTIGT

Blandt andet af denne grund er det vigtigt, at man kan arbejde sammen om opgaverne, og derfor har det stor værdi at have en god sammensætning af medarbejdere. Det synes jeg, vi har i CO-Søfart og Metal Maritime, hvor vi har et godt mix af forskellige kompetencer og baggrunde.

UDENLANDSKE OVERENSKOMSTER FORNYET

DANSKE REDERIER HAR FORNYET OVERENSKOMSTERNE FOR FILIPPINSKE OG INDISKE SØFARENDE PÅ DIS-SKIBE.

METAL MARITIMES formand Ole Philipsen har været i henholdsvis Manila og Dubai for at være DIS-kontaktudvalgets repræsentant i forhandlingen af nye overenskomster for filippinske og indiske søfarende på DIS-skibe.

Der er forhandlet nye overenskomster for både menige og officerer, og det lykkedes

at komme frem til fornuftige resultater. Barselsreglerne blev blandt andet opdateret og sygehyren blev udvidet fra 120 til 130 dage. De filippinske overenskomster løber til april 2024, mens de indiske løber et år længere, og derfor er der også en mindre forskel i de hyrestigninger, der blev forhandlet på plads.

Et andet væsentligt punkt i løbet af forhandlingerne var, hvorvidt de filippinske og indiske overenskomster skulle være gældende på offshore vindfartøjer. Her var der som udgangspunkt uenighed mellem Metal Maritime og Danske Rederier.

"Vi er generelt tilfredse med resultatet af forhandlingerne. Jeg er særligt glad for, at

DFDS PÅ VEJ MED NYE INITIATIVER IMOD MOBNING OG CHIKANE

DFDS HAR EFTER LANG TIDS
FORBEREDELSE GENNEMFØRT
EN UNDERSØGELSE AF
OMFANGET AF MOBNING,
CHIKANE OG DISKRIMINATION
OMBORD PÅ DERES DANSKE
SKIBE. UNDERSØGELSENS
RESULTATER FORELIGGER NU
OG FØRER TIL NYE INITIATIVER.

AF MARTIN VAN DIJK

METOO - bølgen har fyldt rigtig meget i samfundet igennem de seneste år, og det valgte man sidste år at tage konsekvensen af hos DFDS i samarbejde med Metal Maritime. Her blev det besluttet at gennemføre en undersøgelse af omfanget af chikane, mobning og diskrimination ombord på rederiets danske skibe.

Undersøgelsen blev besluttet i kølvandet på en undersøgelse fra 2021 omkring medarbejdertilfredshed, hvor spørgsmål omkring chikane og mobning var medtaget, men rederiet havde et ønske om at komme endnu dybere og opnå større indsigt i udbredelsen af netop mobning, diskrimination og chikane. Derfor skulle der skræddersyes en undersøgelse, som

kun fokuserede på disse temaer. I denne sammenhæng skal mobning og chikane forstås som generel diskrimination og ikke kun seksuel relateret diskrimination.

Derfor gennemførte DFDS efter lang tids forberedelse og i tæt samarbejde med Den Sociale Arbejdsmarkedsfond, SeaHealth og Metal Maritime en undersøgelse i begyndelsen af maj måned 2022. En undersøgelse, der bestod af 22 specifikke spørgsmål, og som blev sendt til 1367 søfarende på enten dansk eller engelsk.

Med en svarprocent på 75 procent og hele 2800 personlige kommentarer har der været rigtig flot opbakning blandt de søfarende til undersøgelsen, som der nu er kommet foreløbige resultater fra.

11 PROCENT HAR OPLEVET DET

De foreløbige resultater af undersøgelsen viser, at der i et vist omfang er problemer med diskrimination, mobning og chikane ombord på DFDS' danske skibe. Således svarede 11 pct. af de 1080 personer, der har deltaget i undersøgelsen, at de har oplevet diskrimination, mobning eller chikane

UNDERSØGELSE I HELE HANDELSFLÅDEN

SEKSEL chikane, racisme, diskrimination af religion, kulturel baggrund og seksuel orientering. Det er blot nogle af de områder, der skal indgå i den undersøgelse af det psykiske arbejdsmiljø på danske skibe, som erhvervsminister Simon Kollerup har søsat. Det fremgår af det kommissorium, der beskriver rammerne for den undersøgelse, der skal laves. I kommissoriet fremgår det ligeledes, at undersøgelsen skal inkludere hele den danske handelsflåde, og at der skal tages hensyn til de forskellige segmenter. Helt i tråd med de input Metal Maritime tidligere har haft til en eventuel undersøgelse.

Metal Maritime er en del af den følge-gruppe, som løbende skal følge, rådgive og kommentere de overordnede rammer for undersøgelsen, og der er yderligere en række punkter, som i Metal Maritimes optik er essentielle for at opnå den mest retvisende undersøgelse.

Undersøgelsen skal, som der bliver lagt op til, dække alle typer af diskrimination og chikane og inkludere hele handelsflåden. Den skal desuden være let forståelig og overskuelig for at højne sandsynligheden for, at respondenterne svarer på undersøgelsen og har forstået de enkelte spørgsmål korrekt.

SUPPLER MED EGEN UNDERSØGELSE

De enkelte rederier kan med fordel supplere den forestående undersøgelse med deres egen interne undersøgelse.

"Efter vores overbevisning vil det enkelte rederi få det mest retvisende resultat ved at lave deres egen målrettede undersøgelse. DFDS har netop gjort det, og resultaterne bekræfter, at det kan være vejen frem for at opnå en høj deltagelsesprocent med udførlige svar," siger Ole Philipsen, formand i Metal Maritime.

FORTROLIGHED

Det er erhvervsministeren, der har bedt Søfartsstyrelsen om at gennemføre undersøgelsen, der i praksis udføres af en ekstern partner. Det forventes, at der er stor offentlig interesse for undersøgelsen, og derfor gøres det i kommissoriet også tydeligt, at fortrolighed er vigtigt.

"Det må forventes, at undersøgelsen vil være genstand for offentlig interesse. Undersøgelsen vil, mens den foregår, være fortrolig af hensyn til kommissoriets arbejde og de berørte personer," står der i kommissoriet. Undersøgelsen forventes afsluttet ved udgangen af 2022, hvorefter resultaterne vil kunne offentliggøres.

AF MARTIN VAN DIJK

inden for de seneste 12 måneder – en stor del af dem drejede sig om forskel i løn- og ansættelsesvilkår på baggrund af nationalitet.

Mere end hver femte, eller helt præcist 22 pct. havde inden for de seneste 12 måneder overværet eller hørt om diskrimination, chikane eller mobning blandt kollegaerne. To procent havde inden for de seneste 12 måneder på egen krop oplevet seksuel chikane.

”To procent er ikke mange, men det er stadig for mange, og det er meget vigtigt for os, at vi får kommunikeret helt klare retningslinjer for, hvordan man skal agere, hvis man oplever det, siger Anne-Christine Ahrenkiel, Executive Vice President og Chief People Officer hos DFDS.

Hos DFDS tager man hele problematikken omkring mobning, chikane og diskrimination yderst seriøst, hvilket man også gjorde før den netop gennemførte undersøgelse.

Allerede før undersøgelsen havde rederiet iværksat forskellige tiltag for at komme problemet til livs. Der var blandt andet gennemført forskellige kampagner, hvor ledelsen har medvirket, der har været undervisning af alle ledere i forhold til, hvordan de sikrer et mobbe- og chikanefrit arbejdsmiljø, samt workshops for alle søfarende omkring mobning og chikane.

STOR TILTRO TIL DFDS

Der er blandt de søfarende, der har deltaget i undersøgelsen, en stor tiltro til, at DFDS tager problemet seriøst.

Således svarer 80 pct. bekræftende på, at DFDS helt sikkert eller i et vist omfang vil behandle en anmeldelse om diskrimination, chikane eller mobning seriøst. Ligesom det samme antal svarer bekræftende på, at de helt sikkert eller i et vist omfang er

tilfredse med DFDS' mobbe- og diskriminationspolitik.

YDERLIGERE TILTAG PÅ VEJ

Trods tilfredsheden viser undersøgelsen dog, at der i et vist omfang er problemer blandt de søfarende på DFDS' skibe.

Derfor arbejder rederiet med en række forskellige tiltag som følge af undersøgelsen. Blandt mulighederne er blandt andet workshops om mobning, chikane og diskrimination med alle kaptajner, og herunder opfølgning på tidligere workshops.

Der skal ligeledes tilbydes sparring med ledelsen på de enkelte skibe, som undersøgelsen har vist er ekstra udsatte.

Mobning og chikane gøres derudover til fokusområder i forbindelse med onboarding af nye medarbejdere, ligesom det overvejes at anvende eksterne chikanekonsulenter, der løbende kan besøge skibene. En ny undersøgelse i løbet af 2023 overvejes også.





Forsikring

**FORBRUGER
RÅDET
tænk**

**Bedst i test
FEB. 2022**



**Se, om
du også
kan spare
penge!**

Indboforsikring til dig

- ✓ Vælg den pakkeløsning, der passer dig
- ✓ Få boligalarm og cykelfordel med
- ✓ Du kan vælge 0 kr. i selvrisiko på alle skader

Se tjm-forsikring.dk/indboforsikring





Sammenhold
betaler sig

Skal for meget
udbetalt i løn
betales tilbage?

JA - måske

Måske
ikke

AFVISTE AT TILBAGEBETALE FORKERT UDBETALT BONUS

MAERSK SUPPLY SERVICE KRÆVEDE FØRST EN FORKERT
UDBETALT BONUS TILBAGEBETALT FRA KRANOPERATØRER. ET
MEDLEM NÆGTEDE AT TILBAGEBETALE, OG DET VAR MEDLEMMET
I DEN GIVNE SITUATION I SIN GODE RET TIL.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

MAERSK SUPPLY SERVICE (MSS) sendte i slutningen af maj en mail til rederiets kranoperatører (Crane Operators) med krav om tilbagebetaling af en bonus, rederiet havde udloddet til dem ved en fejl. Et medlem henvendte sig til os for at høre, om det kunne have sin rigtighed. Medlemmet havde forinden selv kontaktet Maersk Supply Service og afvist at tilbagebetale beløbet. Medlemmet ville både orientere os og samtidig høre, hvordan vedkommende var stillet i forhold til afvisningen af Maersk Supply Services krav om tilbagebetaling.

Misæren var opstået ved, at Maersk Supply Service i årets to første kvartaler ved en fejl havde udbetalt bonus til både Crane Operators (kranoperatører) og Crane En-

gineers. Bonussen er ellers kun indeholdt i kontrakterne for Crane Engineers. Det er nemt at sætte sig ind i, hvordan fejlen kan opstå med to så relativt nært beslægtede stillingsbetegnelser. Sammen med kravet om tilbagebetaling havde rederiet tilbudt mulighed for en afdragsordning.

MEDLEMMET HAVDE RET

Medlemmet havde ret i sin afvisning af rederiets krav om tilbagebetaling. Vi mener, at der i dette tilfælde er tale om, at pengene er modtaget i god tro. Vi begyndte straks med at få fakta i sagen på plads. Da vi havde indsamlet nødvendige fakta, så som lønsedler og mailkorrespondance fra rederiet, ville vi lave en generel henvendel-

se til rederiet. Vores formål med en generel henvendelse var, at Maersk Supply Service skulle trække kravet tilbage for alle og ikke kun for det medlem, der allerede selv havde afvist at tilbagebetale pengene. Vi nåede dog aldrig at kontakte Maersk Supply Service i denne sag. Da vi var klar med al dokumentation og materiale, viste det sig, at rederiet havde trukket sit tilbagebetalingskrav tilbage. Maersk Supply Service var tilsyneladende kommet til samme konklusion, som både medlemmet og vi var nået frem til.

GOD TRO

Det er ikke en fast regel, at man aldrig skal betale for meget eller forkert udbetalt løn tilbage. Der kan være tilfælde, hvor en arbejdsgiver har en retmæssig forventning om tilbagebetaling af for meget betalt løn. Spørgsmålet er, om man har modtaget pengene i god tro.

I tilfælde hvor det skønnes, at det er tydeligt, at der er tale om en fejl, kan man være forpligtet til at betale det, der er for meget udbetalt, tilbage. Har man fået fx 30.000 kr. mere i løn, end man plejer, kan det være vanskeligt at påberåbe sig, at man har modtaget pengene i god tro.

ARBEJDSGIVERS ANSVAR, MEN....

Det er som udgangspunkt arbejdsgiverens ansvar, at den ansatte får den rigtige løn



TJEK DIN LØNSEDEL

- Som lønmodtager har du en forpligtelse til at tjekke, om din løn er korrekt.
- Kig din lønseddel efter hver måned.
- Finder du fejl, eller undrer du dig over punkter på lønsedlen, så underret din arbejdsgiver for at få sagen afklaret.

og til tiden. Som lønmodtager har man dog også en forpligtelse til selv at følge med i, om ens løn er korrekt. Opdager man, at der er fejl, bør man i første omgang henvende sig til arbejdsgiveren for at få fejlen rettet eller forklaret. Jo tidligere man opdager en fejl, jo nemmere er det at få det rettet. Når det kommer til fejl i fx fridøgn, og det går meget langt tilbage, kan det være noget af et puslespil at finde hoved og hale i. En opfordring herfra er at tjekke sin lønseddel hver måned.

For søfarende er det især vigtigt at følge med i fridøgnregnskabet, der er en væsentlig del af hyren. Vi hjælper også gerne med løntjek, men vi går dog typisk 'kun' et halvt år tilbage.

VIGTIGT AT MAN BRUGER OS

I denne omgang blev det ikke nødvendigt, at vi reagerede over for rederiet. Men, som det fremgår af artiklen her ved siden af, er det nogle gange nødvendigt, at rederierne bliver hjulpet lidt på vej i beslutningsprocessen. Havde det ikke været for medlemmet, der henvendte sig, havde vi ikke haft mulighed for potentielt at bistå vedkommendes kollegaer eller medlemmet selv. Det er vigtigt for udførelsen af vores arbejde, at medlemmerne gør brug af os og fortæller os om, hvordan rederierne agerer. Dermed kan vi løbende følge med i, hvordan rederierne fortolker aftalerne.

UBEFAREN FIK FOR MEGET I LØN – VAR I GOD TRO

METAL MARITIME fik et løntjek ind fra et medlem, som er ansat som ubefaren skibsassistent i et rederi.

Vores medlem var blevet aflønnet som ubefaren skibsassistent med over 12 måneders sejltid fra han startede i rederiet og nogle måneder frem. Herefter rettede rederiet lønsatsen til at være ubefaren skibsassistent med under 12 måneders sejltid, og vores medlem blev efterfølgende trukket det beløb i hyren, som var blevet udbetalt for meget.

”Vi gjorde rederiet opmærksom på, at det er rederiets ansvar, at den ansatte indplaceres korrekt, og at det er den korrekte løn, der udbetales. Det er dermed også rederiet, der bærer risikoen for, at der er sket en fejludbetaling.”

Det vil altid være en konkret, individuel vurdering, hvorvidt vedkommende, der har modtaget for meget i løn, skal betale beløbet tilbage. Elementet at være i god tro skal også undersøges. Den ansatte skal have modtaget beløbet i god tro. Det at være i god tro er også beskrevet yderligere i den anden artikel her på opslaget.

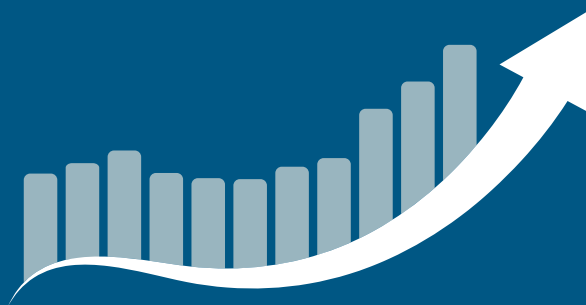
MEDLEMMET VAR I GOD TRO

Vi fastholdt, at vores medlem havde modtaget den for meget udbetalte løn i god tro, og krævede, at rederiet tilbageførte den for meget udbetalte løn til vores medlem.

Rederiet undersøgte sagen nærmere internt og gav os ret i, at den ansatte ikke skulle trækkes for den for meget udbetalte løn. Rederiet ville herefter tilbageføre beløbet til medlemmet.

AF EMILIE MUNCH OHLSEN,
JURIDISK KONSULENT

ANTALLET AF TILLIDSVALGTE SLÅR REKORD



AF HANNE HANSEN

MED DE SENEST
GENNEMFØRTE VALG AF
TILLIDSREPRÆSENTANTER I
METAL MARITIME ER ANTALLET
AF TILLIDS- OG TALSMÆND
VOKSET TIL NU AT TÆLLE 65 I
ALT. ALDRIG FØR HAR ANTALLET
VÆRET SÅ HØJT.

INTERESSEN for at varetage en tillids-
post i Metal Maritime har generelt altid
ligget i den gode ende. Det er ganske få
poster, der gennem længere tid har været
ubesat. Men engagement og interesse for at
løfte opgaven som tillidsrepræsentant har
det seneste års tid udviklet sig yderligere.
"Tillidsrepræsentanterne er omdrejnings-

punktet for det faglige arbejde i organisa-
tionen, derfor er det rigtig positivt, at der
blandt medlemmerne er så mange, der
både har interesse for og vilje til at påtage
sig den ekstra opgave," siger Christian H.
Petersen, faglig leder i Metal Maritime.

BINDELED – IKKE ALTID NEM OPGAVE

"De tillidsvalgte er bindeled mellem både
arbejdsgiveren og fagforeningen på den
ene side og fagforeningen og medlemmer-
ne på den anden side. Det er ikke altid ver-
dens nemmeste opgave at skulle balancere
i. Det gør det ikke mindre imponerende, at
der er så stor vilje til at påtage sig opga-
ven," fortsætter Christian H. Petersen.

Nyvalgte tillids- og talsmænd inviteres
efter valget til et intro-møde i sekretariatet.

"Intro-møderne har umiddelbart til
formål at klæde den nyvalgte bedst muligt

på til opgaven. En sidegevinst er, at vi i
sekretariatet ved møderne altid opdateres
på, hvordan virkeligheden ser ud på den
enkeltes arbejdsplads og om de aktuelle
ting, der lige rører sig blandt den nyvalg-
tes kolleger. Derfor ser vi altid frem til de
enkelte intromøder," fortæller Christian H.
Petersen.

FIND DIN TILLIDSREPRÆSENTANT

Se altid opdateret liste over tillidsvalgte på
www.co-sea.dk – eller scan QR-koden



NYT OM TILLIDSVALGTE

SOMMEREN har budt på en række
valg til posterne som tillidsrepræsen-
tant eller talmand. Valgene sættes i gang,
når en tillidsrepræsentant fratræder, eller
når der blandt medlemmerne er et udbredt
ønske om at afholde valg. Der er samlet
blevet valgt fem nye tillidsrepræsentanter
eller suppleanter i løbet af sommeren.

FJORD LINE

Hos Fjord Line har der været valg til tillids-
repræsentant for menigt catering persona-
le på katamaranen 'FSTR', der sejler mellem
Hirtshals og Kristiansand. Valgt blev
rederiassistent Rikke Alfang Jensen, mens

rederiassistent Jonas Lyhne Mathiesen blev
valgt som suppleant.

BORNHOLMSLINJEN

På 'Express 1', der til dagligt fragter passa-
gerer på Bornholmslinjen, har der ligeledes
været valg til suppleant for tillidsrepræsen-
tanten for menigt cateringpersonale. Her
blev det cateringassistent Rene Christen-
sen, der fremadrettet er suppleant for
tillidsrepræsentant Helene Runge Henrik-
sen. Rene Christensen afløser Ann-Christin
Mortensen, som er blevet forfremmet til
teamleder og dermed ikke længere kan
være suppleant for menigt cateringperso-

nale. Vi takker Ann-Christin Mortensen for
det gode samarbejde.

DFDS

Hos DFDS har der været valg i valg på både
'Crown Seaways' og 'Primula Seaways'. På
'Crown Seaways' blev skibsassistent Oliver
Jeppesen valgt som suppleant for området
dæk og maskine. På 'Primula Seaways' var
det valg til tillidsrepræsentant, der skulle
gennemføres. Her blev skibsassistent Søren
George Jensen valgt.

MVD

NYE BARSELS- REGLER

Forældre til børn født eller adopteret den 2. august 2022 eller senere bliver omfattet af nye orlovsregler.

Der er mellem Danske Rederier (DRO I og DRO II) samt Færgerederierne og Metal Maritime indgået aftale om en overgangsordning i forhold til overenskomsterne. De i overenskomsterne aftalte 14 ugers barselsorlov med løn bliver ændret til 10 ugers barselsorlov og fire ugers øremærket forældreorlov til den forælder, der tager barselsorloven.

Overgangsordningen løber, til de eksisterende overenskomster er blevet fornyet.

Er du det mindste i tvivl om dine rettigheder eller pligter i forhold til graviditets-, barsels-, fædre- eller forældreorlov, så ring eller skriv til os.

EMO

KAMP PÅ FLERE FRONTER FOR OVERENSKOMST PÅ FEMERN

AF CHRISTIAN H. PETERSEN, FAGLIG LEDER

SAMMEN med 3F kæmper vi fortsat for at få de søfarende på Femern-forbindelsen omfattet af en overenskomst. Dette gør vi på flere fronter og samarbejder således både med 3F's og Dansk Metals lokale afdelinger og de relevante forbundsafdelinger om at få så meget arbejde på projektet som muligt dækket af overenskomster.

ET VÆLD AF UDENLANDSKE REDERIER

Blandt udfordringerne i forhold til de søfarende er, at de primært er udlændinge, de er ansat på mindre skibe i et væld af udenlandske rederier, og de er ikke medlemmer af de danske organisationer.

Det samme gør sig gældende for den

overordnede entreprenør på projektet Fehmarn Belt Contractors (FBC), som ikke har meldt sig ind i en dansk arbejdsgiverorganisation, hvilket er med til at komplicere tingene. Særligt da FBC via deres danske advokat gør, hvad de kan for at trække sagerne længst muligt ud.

Men i skrivende stund er der flere fagretlige sager på vej, herunder en faglig voldgift vedrørende retten til at besøge nogle af skibene, en anden faglig voldgift om manglende udlevering af dokumentation for løn- og ansættelsesvilkår mv. Dermed er der fortsat håb om, at vi kan få ordnede forhold for de mange ansatte på projektet.



Du vil sige op

HVAD GØR DU?

A

Jeg skriver kort og godt til chefen, at jeg ikke orker det her møgrederi mere.

B

Jeg kontakter som det første Metal Maritime for at få råd og vejledning.

C

Jeg begynder at vinterbade for at komme på andre tanker.

Korrekt svar :

Du kontakter naturligvis først Metal Maritime, inden du gør noget som helst. Ja, så B er det korrekte svar.

TEKST OG FOTO: MARTIN VAN DIJK

IVAN JENSEN ER
NYUDDANNET
FÆRGENAVIGATØR.
HAN SKAL NU VIRKE
SOM STYRMAND PÅ
ORØ-FÆRGEN.



FRA ANLÆGSGARTNER TIL FÆRGENAV

FOA SØFART: MÅ IKKE MEDFØRE LØNTRYK

Hos FOA Søfart ser sektorformand Reiner Burgwald som udgangspunkt positivt på uddannelsen til færgenavigatør. "Jeg har indtryk af, at dem der gennemfører, er glade for uddannelsen, og vi har også kun fået positiv feedback fra de praktiksteder, vi har kontakt til," siger han.

Skeptikere

Uddannelsen har dog skabt diskussion i erhvervet, hvor skeptikerne frygter, at uddannelsen er med til at udvande niveauet og skabe løntryk. Bekymringer FOA's sektorformand har noteret sig og også sagtens kan følge.

"Det er naturlige bekymringer, men det er her, vi skal gøre vores arbejde. Vi skal sikre, at uddannelsen ikke devaluerer og skaber løntryk, men i stedet fremmer udviklingen og skaber bedre vilkår," siger han. Hos FOA afventer man nu evalueringen af uddannelsen.

DA der tilbage i juni blev kippet med flaget for de 50 dimittender på Marstal Navigationsskole var 48-årige Ivan Jensen blandt dem, der kunne fejre de nye uddannelsespapirer. Hans uddannelsesbevis var dog anderledes end de resterendes, for som den eneste blev han færdig som færgenavigatør. Han var på det første hold af færgenavigatører, der er en forsøgsuddannelse, som blev introduceret på Marstal Navigationsskole tilbage 1. december 2020, men af forskellige årsager dimitterede han et halvt år senere end dem, han begyndte på hold med.

"Der var nogle kurser, jeg måtte tage to gange, men det gjorde ikke noget, for så sidder det bare bedre fast," siger Ivan Jensen.

BOEDE PÅ CAMPINGPLADS

Han kommer oprindeligt fra Holbæk-området, men boede i en af udlejningshytterne på campingpladsen på Ærø i de perioder af uddannelsen, hvor han var på skole. Uddannelsen består af praktik på en ø- eller genvejsfærge og undervisning på Marstal Navigationsskole, hvor der undervises i sømandskab, sikkerhed, navigation og el-drift. Den strækker sig over godt et år og er sat i verden af Småøernes Fergeselskaber, Fergesekretariatet og Marstal Navigationsskole med henblik på at gøre

det langt lettere for rederierne at rekruttere direkte til småfærgerne. Når uddannelsen som færgenavigatør er fuldført, har man sikret sig et søneringsbevis af 4. grad med begrænsning. Det betyder, at den nye færgenavigatør kan påmønstre den ø- eller genvejsfærge, hvor den studerende har været i praktik, hvis færgen er under 500 BT.

FASCINERET AF DET MARITIME

Blandt de første færgenavigatører var blandt andet tidligere bankfolk og VVS'er, og så Ivan Hansen der har en baggrund som anlægsgartner. De sidste fire år er dog blevet brugt som havnemand på Holbæk Havn, hvor han blandt andet har serviceret lystsejlere og lokale fiskere. Og det er her i det maritime miljø på havnen, at ideen om at blive færgenavigatør opstod, da først uddannelsen var en realitet. For fra sin arbejdsplads på havnen havde han fra første række udsigt til den lokale Orø-Holbæk færge, når den lagde til kaj og stævnede ud igen.

”Mens jeg arbejdede på havnen og så færgen komme i havn, kunne jeg godt mærke, at det trak i mig.



IGATØR

"Så da det blev muligt at blive færgenavigatør, og jeg kunne komme i praktik på Orø-Holbæk overfarten, var det en oplagt mulighed for mig," siger Ivan Jensen, der altid har været fascineret af det maritime og blev prikket på skulderen af overfartsleder Lars Wolfgang Hansen og spurgt, om det ikke var noget for ham at blive færgenavigatør.

I GANG SOM STYRMAND

Med uddannelsespapirerne i hånden er Ivan Jensen nu klar til at fungere som færgenavigatør på Orø-Holbæk overfarten. I begyndelsen indgår han i teamet som overtallig og løser opgaver på både dæk og bro. På broen er han styrmand, hvor han stadig skal lære af de mere erfarne skippere, så han på sigt selv kan fungere som skipper.

"Både opgaver på dæk og bro er nogle jeg løser med glæde. For mig har det været vigtigt at komme i gang med noget helt nyt, og uddannelsen til færgenavigatør var præcis det, jeg manglede. Den gør det muligt at komme ud og sejle uden at skulle igennem et længere uddannelsesforløb, og det passede perfekt til min situation," siger Ivan Jensen.

Uddannelsen er et aktiv for de danske småfærger, påpeger en af initiativtagerne, Lars Wolfgang Hansen, formand for Småøernes Færgeselskaber.

Overfartsleder:

LØSER PROBLEM MED REKRUTTERING

LARS WOLFGANG HANSEN var frem til 1. september overfartsleder ved Orø-Holbæk færgen, og det er ham, der har truffet beslutningen om, at overfarten kunne have gavn af en færgenavigatør. Han er desuden formand i Småøernes Færgeselskaber og har igennem en årrække arbejdet for en uddannelse, der gjorde det nemmere at rekruttere mandskab til de danske ø-færger under 500 BT.

"Historisk har vi kunnet hyre mandskab fra Maersk og de andre store rederier, når styrmændene var trætte af at sejle langfart. Det er dog en proces, der ikke længere er så gnidningsfri, da den udenlandske arbejdskraft udgør en større og større procentdel. Derfor har vi oplevet, at det er blevet vanskeligere og vanskeligere at hyre kvalificeret arbejdskraft. En tendens der kun bliver mere udbredt i fremtiden, og i den sammenhæng er uddannelsen til færgenavigatør en super løsning på problemet," siger han.

FOLK MED ERFARING OG VILJE

Oprindeligt var uddannelsen tænkt som en nemmere vej for fiskere til at kunne sejle med passagerer på de små ø-færger. Den nuværende forsøgsuddannelse er dog åben for alle, og blandt de uddannede færgenavigatører er både håndværkere, kontorarbejdere og en enkelt pilot.

"Uanset faggruppe har vi stort set fået positiv feedback fra rederier og uddannelsessteder. Den eneste problemstilling har været omkring en tidligere pilot, men for ham har det heller ikke været et tilvalg men en nødvendighed," siger Lars Wolfgang Hansen.

SMÅ KRAV

De eneste krav er, at den studerende skal være over 25 år og have bestået 9. eller 10. klasse med et karaktergennemsnit på mindst to i fagene dansk og matematik. Det giver for Lars Wolfgang Hansen rigtig god mening, at uddannelsen er skruet således sammen.

"Vi vil gerne have nogle med erfaring. Nogle som er mødestabile og kan servicere kunder. Det er de små ø-færger færgenavigatørerne skal ud på, og det er mere ukompliceret sejlads. Vi vil gerne have nogle voksne mennesker med livserfaring. Nogle som vil uddannelsen, og det har vi fået. Jeg er meget tilfreds og håber, at uddannelsen kan fortsætte, når den er blevet evalueret. Vi er i hvert fald klar til at ansætte endnu en praktikant," siger Lars Wolfgang Hansen.

Officerer:

EFTERREGULERING AF PENSIONSBIIDRAG

EN NAVIGATØR BAD OM
TJEK AF SIN SLUTAFREGNING
FRA TIDLIGERE REDERI. DET
VISTE SIG, AT REDERIET IKKE
HAYDE UDBETALT PENSIONS-
REGULERING. EFTER FLERE
RYKKERE HAR NAVIGATØREN
NU FÅET SIT TILGODEHAVENDE.

AF CASPAR MOSE
FAGLIG KONSULENT

FORNYELEN af overenskomsten for navigatører område 1 (DRO-1) for perioden 2020-23, blev efter langstrakte forhandlinger mellem Danske Rederier og Metal Maritime indgået 14. juni 2021. I aftalen var et af resultaterne, at den

pensionsgivende hyre skulle stige med 7,2 pct. allerede fra 1. april 2020. Det er dog vanskeligt at efterregulere indbetaling til en pensionsordning i et allerede lukket skatteår. Derfor var en del af aftalen, at officererne skulle have et kontant beløb som kompensation for den manglende pensions-indbetaling for perioden 1. april 2020 til 31. marts 2021.

I forbindelse med et løn- og slutafregningstjek for en navigatør, der skiftede job i januar 2021, viste det sig, at vedkommende ikke var blevet efterreguleret med den del af kontantbeløbet, der var optjent i rederiet, før vedkommende fratrådte.

Selvom medlemmet var fratrådt inden overenskomstfornyelsen, mente vi, at navigatøren iht. den indgåede aftale, var berettiget til den del af pensions-kontantbeløbet, der var prorata optjent i det rederi, vedkommende fratrådte.

I januar 2022 henvendte vi os derfor til rederiet med vores krav på 3.200 kr. i efterregulering til medlemmet. Rederiet havde

først en del undskyldninger for, hvorfor de ikke havde tid til at se på sagen, men kom efter lidt diskussion til samme resultat som os. Det til trods, har det efterfølgende alligevel krævet en hel del rykker-mails at få beløbet overført til medlemmets konto. Det er nu endelig lykkedes, og medlemmet fik sit tilgodehavende i begyndelsen af juli 2022.

KAN DU HAVE NOGET TIL GODE?

Er man officer, og var, eller er ansat på en overenskomst i regi af Danske Rederier, og er fratrådt i den periode, hvor vi forhandlede overenskomster, kan man have dele af pensions-kontantbeløbet til gode ved tidligere arbejdsgiver.

For officerer, der var ansat under DRO-1, drejer det sig om fratrædelse i perioden mellem 1. april 2020 og 31. marts 2021, for officerer under DRO-II er det perioden fra 1. april 2020 til 30. september 2021.

Det er vores opfattelse, at manglende



Fagforening til søs

**FOR MENIGE
OG OFFICERER**

eller ring på tlf. 36 36 55 85

**NYT
MEDLEM?**

Få hjælp til
indmeldelse

**SCAN
KODEN**
- udfyld og
klik send



efterregulering af slutaftregnede ansatte hos rederierne slet og ret skyldes uopmærksomhed og ikke manglende vilje til at betale. Når rederierne har reguleret lønninger iht. de indgåede aftaler, er det for mange rederiers vedkommende gjort ved "automatisk" udtræk i lønsystemet. Er man slettet i lønsystemet, hvilket ofte er tilfældet, når ansættelsen ophører, er den aftalte regulering ikke kommet med.

DET KAN DU GØRE

I første omgang kan man gennemgå sine lønsedler og slutaftregning. Dernæst kan man tjekke sin bankkonto (lønkonto), og se om der er en betaling fra tidligere arbejdsgiver. Betalingen bør være kommet mellem juli og december i 2021. Giver det ikke umiddelbar klarhed, kan man kontakte sin tidligere arbejdsgiver for at høre, om de har efterreguleret efter fratrædelsen. Du er selvfølgelig også meget velkommen til at kontakte os i faglig afdeling for løntjek og samtale om, hvorvidt man kan have et tilgodehavende. Viser det sig at være tilfældet, kontakter vi rederiet.



Martin van Dijk er 1. juni tiltrådt som kommunikationskonsulent hos CO-Søfart og Metal Maritime. Med årets udgang afløser han Hanne Hansen.

NY KOMMUNIKATIONSKONSULENT

MARTIN VAN DIJK begyndte 1. juni i stillingen som kommunikationskonsulent hos CO-Søfart, hvor han ved udgangen af året skal afløse undertegnede. Frem imod årsskiftet overgår flere opgaver til Martin van Dijk i et længere overdragelsesforløb.

Opgaverne er mangeartede og omfatter blandt meget andet produktion af Fagbladet CO-Søfart, redigering, udvikling og vedligeholdelse af flere hjemmesider og produktion af nyheder til flere platforme.

Med andre ord kommer han til at stå for al kommunikation i regi af CO-Søfart og Metal Maritime, når året er omme.

Martin van Dijk, der er 43 år, er oprindeligt uddannet Cand. comm. i journalistik

fra Roskilde Universitet og har tidligere arbejdet som journalist på både nationale, regionale og lokale medier samt som presse- og kommunikationsmedarbejder i en større organisation.

Han kommer fra en stilling som journalist hos kommunikationsbureauet JJ Kommunikation, hvor han blandt andet har været med til at producere fagmagasinet Maskinmesteren for Maskinmestrenes Forening.

Når medsejladser, skibs- og skolebesøg igen tager på farten her i sensommeren, vil Martin deltage og dermed får flere medlemmer hurtigt mulighed for at hilse på.

AF HANNE HANSEN



Sønæringsbevis

**FÅ GEBYRET
REFUNDERET**



Send ansøgning til:
maritime@danskmetal.dk

Medlemmer af Metal Maritime kan ansøge Uddannelsesfonden om refundering af gebyret på 855 kr. til sønæringsbevis ved:

- Erhvervelse
- Fornyelse
- Udsiftning

Ansøgning skal indeholde:

- Oplysning om navn og fødselsdato

Vedhæft som dokumentation:

- Kopi af kvitteringen for gebyret
- Kopi af sønæringsbeviset



JENS WITH FRA RØMØ
DREV DET VIDT TRODS KUN
SYV ÅRS SKOLEGANG
I DEN STRÅTÆKTE.
HAN SEJLEDE SOM
HOVMESTER, GIK I LAND
OG ETABLEREDE I 1911,
HVAD DER I 50'ERNE BLEV
KALDT "LANDETS STØRSTE
SKIBSPROVIANTERING". EN
DEL AF MILLIONFORMUEN
KOMMER I DAG SØFARENDE
TIL GODE.

TEKST: HANNE HANSEN



Velgørende fond for søfarende:

FORMUE BLEV GRUNDLAGT VED SKIBSPROVIANTERING

I GEN i år står Jens og Margrethe Withs Fond overfor at uddele fire millioner kr. til først og fremmest "værdigt trængende, gamle, syge eller fattige af søens folk" samt til almene formål, der har maritim forankring.

Fondens aktiv er udlejningsejendommen Trondhjemsgade 2-6 i København. En ejendom, der i nutidskroner har en handelsværdi på op imod 200 millioner kr. Fonden blev stiftet af Jens With i hans testamente, dog med den passus, at den først blev aktiv ved hustruens død. Indtil hendes død skulle hun have afkastet af ejendommen.

Ejendommen var blot en mindre del af den formue, som Jens og Margrethe With opbyggede gennem forretningen Jens With Skibsproviantering. Jens With efterlod ved sin død i alt 4 ejendomme, hvoraf den ene altså tilfaldt fonden.

Jens With døde som 72-årig, 5. september 1955. Hans enke, Margrethe With, der var 12 år yngre, levede til 1985 og drev forretningen videre. Fonden blev først oprettet efter hendes død.

Oprindeligt var fondens formål beskrevet i testamentet og såvel formål som ordvalg var naturligvis præget af tiden, som var begyndelsen af 50'erne. Fonden administreres i dag i den oprindelige ordlyds ånd, men i en fortolkning, der stemmer overens med samfundsudviklingen.

FRA FATTIGE KÅR

Det er næppe en tilfældighed, at Margrethe og Jens With i testamentet har valgt at tilgodese søfarende med trange kår. Jens With kom fra absolut beskedne kår og har som barn oplevet fattigdommen tæt på.

Der findes ingen samlet fortælling om hverken Margrethe og Jens Withs forretning eller Jens Withs livsforløb. Med stor hjælp fra først og fremmest Rømø Lokalkrav samt diverse registre, folketællinger og gamle telefonbøger er det lykkedes at samle brudstykker til denne historie.

Jens With blev født på Rømø 16. november 1882. I forskellige registreringer har han selv oplyst forskellige datoer og år. Nogle steder er hans fødselsår 1883, andre steder er datoen oplyst til at være 17. november. Men 16. november 1882 står til troende og er verificeret i kirkebogen på Rømø.

Jens Jensen With, som er hans fulde navn, var den yngste af en søskendeflok på i alt seks overlevende børn. Hans fødehjem var en mindre ejendom på Rømø med minimalt husdyrhold. Hans far var sømand og hans mor holdt hus og hjem.



Forretningen Jens With
Skibsprovanter blev etableret i
Nyhavn 19, i kælderen i bygningen på
hjørnet af Nyhavn og Lille Strandstræde.
Billedet her er fra 1925

FOTO: M/S MUSEET FOR SØFART

Jens Withs fødehjem på Rømø,
Stagebjergvej 30. Billedet skønnes at
være fra 1886 og Jens With er en af de
to små børn i forgrunden. Han var den
yngste af seks børn i alt.

FOTO: RØMØ LOKALARKIV



RØMØ UNDER PRØJSISK STYRE

Jens With gik syv år i den lokale skole, Sønderby Skole, fra 1889 til skolen sluttede ved hans konfirmation i 1897.

Efter den tabte krig i 1864 var Rømø under prøjsisk styre og al undervisning i skolen foregik på tysk, bortset fra religion, som måtte undervises på dansk. Jens With gik ud af skolen med karaktererne "Genügend" - altså tilfredsstillende - i fagene religion, tysk og regning.

Jens Withs far var i mellemtiden afgået ved døden i 1894, hvorefter hans mor forsøgte at klare sig på ejendommen. Dette måtte hun imidlertid opgive.

I slutningen af 1800-tallet strammede det prøjsiske styre samtidigt sit greb om de hidtidige danske områder med flere tiltag for at "fortynde" besiddelserne. Dette førte til stor udvandring fra områderne, herunder også Rømø. Jens Withs mor flyttede således i maj 1898 til København med de to yngste af børnene, hvoraf Jens With, der var 15 år, var den ene.

TIL SØS SOM KOK

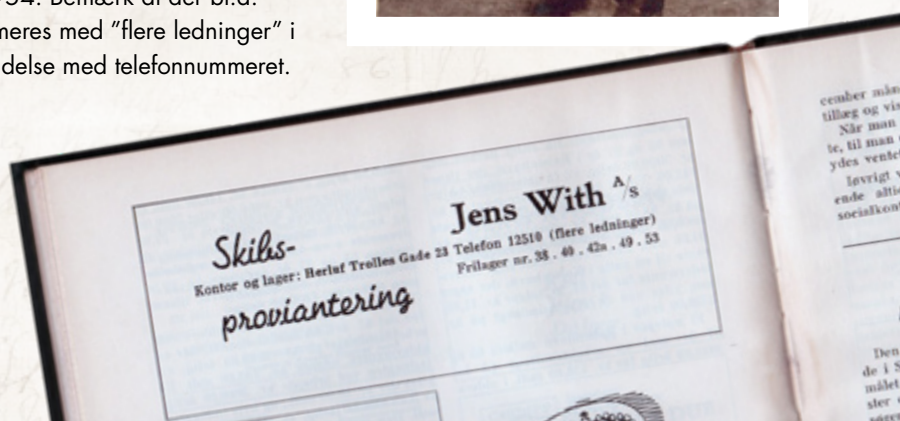
Hvorvidt Jens With umiddelbart efter konfirmationen året før er stået til søs som kok, står hen i det uvisse. Hans skolekammerat Svend Degn mønstrede i 1897 ud med S/S 'Gorm' ifølge optegnelser. Og de to kamme-

Jens With til højre og hans kammerat fra skoletiden på Rømø, Svend Degn, fotograferet i København, mens de begge sejlede. Svend Degn blev styrmand og kaptajn, mens Jens With blev hovmester. Årstal er ukendt.

FOTO: RØMØ LOKALARKIV



Jens With annoncerede hyppigt i Dansk Sø-Restaurations Forenings fagblad. Denne annonce er fra 1954. Bemærk at der bl.a. reklameres med "flere ledninger" i forbindelse med telefonnummeret.



↓ FORTSAT FRA SIDE 21

rater poserer sammen på et foto, der meget vel kan være fra dette tidspunkt. Billedet er taget af Fotografisk Atelier Böckmann & Knudstrup på Amagertorv 17, København. Så det er sandsynligt, at Jens With allerede før adresseflytningen til København faktisk var taget ud at sejle, men det kan ikke bekræftes.

Jens With havde ifølge registreringer samme skiftende adresser som sin mor til og med folketællingen i 1911, hvor de boede hos Jens Withs ældre søster og hendes mand i Nyborggade. Ved folketællingen i 1911 blev Jens With registreret som "fhv. hovmester", og han oplyste, at han levede af sin formue.

KØBTE FORRETNING I 1911

Ifølge nekrologen, som Dansk Sø-Restaurations Forening bragte ved hans død, erhvervede han i 1911 en lille kolonialforretning, der lå i kælderen i hjørneejendommen Nyhavn 19.

Dermed gik han umiddelbart sin storebror, Carl Herluf With, i bedene, idet han allerede drev en kolonialforretning på Vesterbros Torv.

Men det var ikke købmandsforretning, Jens With havde i tankerne med købet af forretningen. Som sejlede hovmester havde han erfaring med, hvorledes skibene provianterede, og der øjnede han sine forretningsmuligheder.

Forretningen blev omdøbt til "Jens With Skibsprovantering" og i maj 1912 blev han

registreret med samme adresse som forretningen, Nyhavn 19.

Ifølge nekrologen fik han hurtigt fast leverance til de mindre skibe og grundlagde dermed "det vældige foretagende som skibsproviantør, der afsluttede hans løbebane, men består efter hans død," som det hedder i omtalte nekrolog.

6. maj 1915 blev Margrethe og Jens With viet på Københavns Rådhus. Godt seks måneder senere blev de forældre til deres eneste barn, Sonja Grethe With.

Da Første Verdenskrig var afsluttet i 1918 og afstemningen om fastlæggelse af den nye grænse mellem Danmark og Tyskland skulle gennemføres 10. februar 1920, var Jens With på Rømø for at afgive sin stemme. Det fremgår af afstemningslisterne fra Kirkeby Kommune på Rømø.

Erindringer fra en kusk og chauffør, Hans Buch, giver et lille indblik i aktiviteterne i Jens With Skibsprovantering. Hans Buch, der stammede fra Esbjerg, tog til København for at søge arbejde efter han bl.a. havde været ude at sejle.

INGEN ORGANISEREDE FOLK

Han blev i 1922 ansat som kusk hos Jens With. I sine erindringer, som han skrev i 1961, fortæller han bl.a.:

"Der havde jeg mange gode dage, men til tider også et mægtigt slæb. Jeg har slæbt 200 pounds rugmelssække op ad landgangen, ned over agterdækket og op på puppen og ned i proviantrummet. Det sidste år, jeg var der, kørte jeg lastbil. Det var nok så behageligt. Jeg havde mange dejlige ture på Sjælland, flere gange i Helsingør og

Køge og een gang i Korsør med proviant til skibene. Jeg var hos J. With fra april 1922 - februar 1926. Jeg meldte mig i chaufførernes fagforening og ville have tariffer. Det ville J. With ikke gå med til, og han ville heller ikke have organiserede folk, så herut af lemmen."

Anbefalingen, som Hans Buch fik med fra Jens With, fejlede dog ikke noget. Der stod intet om deres uoverensstemmelser, og Jens With gav "den unge mand", som han skriver, den bedste anbefaling.

FORRETNING PÅ FLERE ADRESSER

I 1928 var forretningen ifølge telefonbogen udvidet med frilager i Amaliegade, kontor og lager i Lille Strandstræde 18, fortsat salg i Nyhavn 19 og privatadressen var flyttet til Strandboulevarden.

Senere kom også en sommeradresse i Humlebæk på listen og aktiviteter i Herluf Trollesgade. Ingen tvivl om, at forretningen var omfattende.

I førømtalte nekrolog om Jens With fra 1955 beskrives forretningen som "det største foretagende inden for skibsprovantering i Danmark," mens nekrologen også fremhæver Jens Withs velvilje, når nogen havde det svært. Så strakte han sig langt - men altid i det skjulte.

Tak for hjælpen

Stor tak til Rømø Lokalkarkiv og Vagn Henriksen fra Rømø Lokalhistorisk Forening for omfattende hjælp til denne artikel.



martec
MARITIME AND POLYTECHNIC COLLEGE

Videregående uddannelser:

- Maskinmester
- Skibsfører, professionsbachelor
- Skibsmaskinist
- Fiske-, Kyst- og Sætteskipper

Grundlæggende uddannelser:

- Skibsassistent
- Maritim Student, HF og STX
- Skoleskibet DANMARK

Vi tilbyder kurser indenfor:

- Maritim sikkerhed (STCW)
- Offshore (OPITO)
- Vind (GWO)
- Nautisk simulation
- Radio kommunikation
- Maritim teknik og service

Læs mere om vores uddannelser og kurser på www.martec.dk

VI UDDANNER TIL VERDEN

martec | Hånbækvej 54 | 9900 Frederikshavn | Telefon +45 96 20 88 88 | martec@martec.dk | www.martec.dk

Molslinjen

AFTALER FORNYET OG OPDATERET



FOTO: MOLSLINJEN

BORNHOLMSLINJEN:

PROTOKOLLATER OPDATERET

Efter lang tids venten er det endelig lykkedes at få afsluttet protokollaterne for skibsassistenterne ansat på Bornholmslinjen (DIS og DAS). Da vi alligevel var langt bagud med fornyelsen, der skulle være sket omkring 1. marts 2020, bestemte vi os for at give protokollaterne den helt store redigerings-omgang.

Protokollaterne er godt nok fornyet en enkelt gang, efter Molslinjen overtog efter Færgen, men dengang var der ikke tid til de store redigeringer.

Mange aftaler er sidenhen blevet indgået, herunder blandt andet aftaler for ubefarne skibsassistenter. Ligeledes lå der en aftale for mønstrede besætninger på 'Hammershus'. Vi valgte derfor at indskrive alle aftaler, der er gældende på Bornholm, i ét og samme protokollat, så det i fremtiden er nemmere at finde frem til aftalerne uden at skulle vende alle skabe på hovedet for at finde dem.

Protokollaterne er nu lagt ud på hjemmesiden i overenskomstsektionen.

AF KIRSTEN ØSTERGAARD, FAGLIG KONSULENT

KATTEGAT-RUTEN:

REDIGERING AF RAMMEAFTALE

Nu vi var i gang med redigeringspennen, lykkedes det også at få redigeret rammeaftalen for reparatører og elektrikere ansat på værksteder i Molslinjen. Der er ikke som sådan tale om ændringer til ansættelsesforholdet men mere en redigering af rederi, fagforening, arbejdsgiverforenings navne, datoer med videre.

AFVENTER UDFALD AF FAGLIG VOLDGIFT

Der udestår nu kun redigering af skibsassistent protokollatet gældende for Kattegat-ruten. Denne redigering forventes at ske, så snart vi kender udfaldet af den faglige voldgift, vi har omtalt i tidligere fagblade, måske endda tidligere. Herudover har 3F Sømændene indgået en ny aftale for afløsere på ruten, og vi er i øjeblikket ved at vurdere, om også vi i Metal Maritime er interesseret i en lignende aftale for vores afløsere. Herudover forventes ikke yderligere ændringer.



MARSTAL NAVIGATIONSSKOLE

– Maritime uddannelser af højeste kvalitet



Kystskipper • Færgenavigatør • Skibsfører

Gør bl.a. som andre unge fra hele landet og tag en 3-årig



Læs mere om vores uddannelser på www.marnav.dk

Ellenet 10 • 5960 Marstal
+45 6253 1075 • marnav@marnav.dk

SKIBSMASKINIST AF 1. GRAD FIK KUN LØN SOM JUNIORMESTER

EN SKIBSMASKINIST AF 1. GRAD HAVDE IKKE KUNNET OVERBEVISE ESVAGT OM, AT AFLØNNINGEN MED JUNIORMESTER-HYRE VAR I STRID MED OVERENSKOMSTEN. DET LYKKEDES DOG FOR METAL MARITIME – EFTER NOGEN DISKUSSION.

AF CASPAR MOSE, FAGLIG KONSULENT

METAL MARITIMES overenskomst for Maskinofficerer i Esvagt er der indgået en aftale om en særlig juniormester-hyre for skibsmaskinister af 2. grad, mens de optjener sejltid til skibsmaskinist af 1. grad.

Esvagt har i et tilfælde aflønnet en skibsmaskinist af 1. grad med juniormester-hyre, hvilket er i strid med overenskomsten.

Skibsmaskinisten af 1. grad havde ved ansættelsen indgået en aftale med Esvagt om, at vedkommende i en "prøveperiode" skulle aflønnes som juniormester (skibsmaskinist af 2. grad). "Prøveperiode" er her sat i anførselstegn, fordi prøvetid er et begreb, vi generelt ikke opererer med i overenskomsterne, og det er heller ikke en del af Lov om Søfarendes Ansættelsesforhold.

Efter ansættelsen havde vedkommende

læst overenskomsten grundigere igennem, og mente at overenskomsten kun gav mulighed for at aflønne skibsmaskinister af 2. grad med satsen for juniormestre. Skibsmaskinisten havde i første omgang selv henvendt sig til rederiet med sin tolkning af overenskomsten, men Esvagt afviste at ændre i hyren med henvisning til den indgåede aftale.

Medlemmet henvendte sig efterfølgende til os for vores syn på sagen, og vi var enige i medlemmets tolkning af overenskomsten og henvendte os derfor til rederiet.

AFTALER FORPLIGTER

Esvagt var dog ikke helt enige med Metal Maritime i den konkrete sag. Rederiet mente ikke, at de skulle betale vedkommende

hyre som skibsmaskinist af 1. grad, før den aftalte "prøveperiode" var udløbet. Esvagts argument var, at vedkommende selv havde lavet en aftale, og at det forpligtigede medlemmet, et argument vi ikke var enige i.

Esvagt har en overenskomst for maskinofficerer med Metal Maritime. Overenskomstaftaler forpligter, og vi forventer selvfølgelig, at rederierne overholder aftalerne. Esvagt har i overenskomsten med Metal Maritime forpligtet sig til at aflønne skibsmaskinister af 1. grad, der ansættes som maskinofficerer, som skibsmaskinister af 1. grad. Uagtet at medlemmet i første omgang havde sagt ja til aftalen med en "prøveperiode".

Esvagt accepterede efterfølgende, at rederiet ifølge overenskomsten skulle aflønne vedkommende som skibsmaskinist af 1. grad fra første ansættelsesdag.

PRØVETID ELLER EJ

Vi tog ikke problematikken omkring "prøvetid" op med Esvagt denne gang. Vi følger dog løbende med i, om det er noget rederierne misbruger. Metal Maritimes overenskomster har som udgangspunkt næsten alle sammen rederi- og fastansættelse som udgangspunkt. Så er der enkelte aftaler

Diplomuddannelse i
Maritim Drift &
Bæredygtig Udvikling

Læs mere på [SIMAC.DK/TRAINING](https://simac.dk/training)

SIMAC
TRAINING

om mulighed for ansættelse og skibsan-sættelse, hvis den søfarende selv ønsker det. Afløser-begrebet er ikke tænkt som en skjult "prøvetid", og vi følger løbende med i, at det ikke misbruges. På samme måde holder vi øje med, at rederierne ikke i for stor grad gør brug af tidsbegrænsede ansættelser, hvor der ikke er driftsmæssige begrundelser for det.

” Vores bedste mulighed for at følge med i, hvordan rederierne fortolker overenskomsterne, er gennem medlemshenvendelser og kontakten til Metal Maritimes tillidsrepræsentanter.

Sagen der er omtalt her, kender vi for eksempel kun til, fordi medlemmet henvendte sig med spørgsmål til rederiets tolkning af overenskomsten. Vi fik på grund af medlemmets henvendelse mulighed for at sikre, at overenskomsten bliver overholdt.

HØRING AF BESÆTNINGSFASTSÆTTELSE:

FLERE POSITIVE RESULTATER – OG VI HOLDER FORTSAT ØJE

Vi får som led i Den Danske Model, trepartssamarbejdet og herunder høringspligten, nye besætningsfastsættelser sendt til orientering i CO-Søfart. Vi har i lighed med andre mulighed for at anke en besætningsfastsættelse indenfor 4 uger, hvilket vi en gang imellem gør. Udover at anke en besætningsfastsættelse er vi også i løbende dialog med Søfartsstyrelsen omkring krav og fortolkninger. Senest har vi fokuseret på, at det er tilstrækkeligt tydeligt for skibsfører og besætning, hvilke eventuelle forudsætninger Søfartsstyrelsen har lagt til grund for besætningsfastsættelsen. Forudsætningerne for besætningsfastsættelserne fremgår altid af følgebrevet og vi diskuterer med Søfartsstyrelsen om en forudsætning er så væsentlig, at den bør fremgå også direkte i besætningsfastsættelsen.

Det er særligt for mindre fartøjer, som fx CTV'ere, slæbebåde og entreprenørfartøjer, at der er en del forudsætninger nævnt i følgebrevet. Her finder vi det vigtigt, at skibsføreren er bedst muligt rustet til en evt.

dialog med rederiet om, hvad der skal være af minimumbesætning til at løse en opgave. Uanset, vil det nok altid være nødvendigt for skibsføreren også at orientere sig i følgebrevet fra Søfartsstyrelsen for at kende alle forudsætninger. Søfartsstyrelsen har lagt til grund for en given besætningsfastsættelse.

Oprydning i betegnelser

Tidligere har vores høring af Besætningsfastsættelser resulteret i, at vi fik ryddet op i nogle begreber for stillingsbetegnelser som efter vores opfattelse i bedste fald var uklare og til dels underminerede kvalifikationskravene til menige besætningsmedlemmer. Vi bruger bl.a. derfor også vores gennemsyn af Besætningsfastsættelser til at følge med i, at det vi tidligere er kommet igennem med, bliver fastholdt af Søfartsstyrelsen. Herudover holder vi også løbende øje med antal besætningsmedlemmer og de pågældendes kvalifikationskrav.

CAMS

BEFAREN SKIBSASSISTENT

Tag det afsluttende modul til befaren skibsassistent. Udover det afsluttende værkstedsprojekt og øvrige fag, tilbyder vi også DUNA, FRB, motorpasser og ROC som en del af forløbet.


SVENDBORG SØFARTSSKOLE

Tlf: +45 6221 0484 · info@svesoef.dk
www.svesoef.dk



Følg os
på Facebook



AF MARTIN VAN DIJK

FRA KOKSMATH TIL CREWING OFFICER

DET LÅ IKKE I KORTENE, AT METTE BACH ANDERSEN SKULLE TIL SØS. DET KOM HUN DOG, FØRST SOM KOK OG SIDEN TELEGRAFIST, MEN STØRSTEDELEN AF KARRIEREN VAR PÅ LAND.

DA magasinet 'Hendes Verden' tilbage i 1977 lavede en artikel med den dengang kun 17-årige koksmath Mette Bach Andersen, der var i fuld gang med uddannelsen til hovmester på Kogtved Søfartsskole, sagde hun blandt andet følgende. "Om jeg vil sejle hele mit liv, vil tiden vise. Jeg er jo ung endnu." Her 45 år senere er hun netop gået på pension og kan se tilbage på en karriere, der har bragt hende rundt i det meste af verden, om end langt størstedelen af den er blevet brugt på land i rederibranchen og ikke til søs. Nu nyder hun sit otium i Solrød sammen med sin mand Tom, som hun mødte på en udmønstring på skibet 'Canadian Reefer' tilbage i 1981. Så selvom karrieren til søs blev kort, fik den alligevel afgørende betydning for resten af hendes liv.



1977



Søfartsbogen afslører at Mette Bach Andersen som 17-årig begyndte på Kogtved Søfartsskole den 13. januar. Den 9. juni samme år havde hun bestået grundkurset og var klar til sin første udmønstring som koksmath. Hun måtte dog vente endnu en måned, da en pige på daværende tidspunkt skulle være fyldt 18 år, før de måtte på mønstre. Derfor afslører søfartsbogen, at koksmath Mette Skoubo Bach (det hed hun før hun blev gift), på mønstrede første gang 18. juli 1977.

HÅRD DEBUT

Debuten fik hun hos J. Lauritzen på skibet Persian Reefer. Turen gik fra Antwerpen via London og derfra vi-

dere til Japan og New Zealand. En udmønstring på to måneder og 21 dage, som startede skidt men endte med et stort smil.

"I begyndelsen blev jeg søsyg, og var indstillet på, at hvis det fortsatte, så var det ikke noget for mig," husker Mette Bach Andersen tilbage på tiden som helt ny koksmath. Hun blev dog reddet af en opmærksom og bestemt kok.

"Det var hårdt i begyndelsen, og jeg syntes, at kokken hundsede meget med mig. Han forklarede dog efterfølgende, at det var helt bevidst, da det skulle hjælpe mig over søsygen. Det hjalp, og jeg husker tilbage på min første udmønstring med et smil," forklarer hun.

KOK OG KUFFERT

Læretiden som koksmath bød på fem udmønstringer, hvor især tiden på seilskibet Lilla Dan skilte sig ud. Hvor de andre mønstre foregik i internationalt farvand på større handelsskibe, sejlede Lilla Dan udelukkende indenrigs og med betalende passagerer. Det er især forholdene i kabyssen, Mette Bach Andersen tydeligt erindrer.

"Det var virkelig småt, og da Lilla Dan samtidig er et seilskib, var krængnin-



Hendes Verden, 1977

gen en udfordring. Det var vanskelige arbejdsforhold, men det var sjovt at prøve for en periode," husker hun.

Efter de fem udmønstringer blev Mette Bach Andersen spurgt om, hvorvidt hun kunne have lyst til at tage en periode i kabyssen på Søfartsskolen fremfor til søs.

"Det var faktisk lidt en ære, så det sagde jeg selvfølgelig ja til," forklarer hun. Herefter fulgte et halvt år på statens kursus for skibskokke i Aalborg, og 2. juni 1980 på mønstrede hun

Roman Reefer i Koper i Italien med titlen som skibskok. En oplevelse Mette Bach Andersen husker tilbage på af flere grunde.

"Det var første gang, jeg mønstrede som kok, og Roman Reefer fungerede som skoleskib på det tidspunkt, så besætningen var ekstra stor, hvilket betød ekstra travlhed i kabyssen. Jeg mistede desuden en kuffert på vej til Italien, som aldrig nogensinde er dukket op, men det var heldigvis ikke den med mit arbejdstøj i," siger Mette Bach Andersen med et smil.



Mette Bach Andersen havde oprindeligt en drøm om at blive telegrafist, da hendes interesse for det maritime erhverv blev vakt i 12-13 års alderen. En uddannelse hun også endte med at tage, men først efter at hun var uddannet skibskok og havde sejlet som sådan. Et job hun måtte droppe på grund af meleksem, og da tiden løb fra jobbet som telegrafist, valgte hun at gå i land. Karrieren til søs nåede dog at bringe hende rundt i det meste af verden.

KEDELIG BESKED

Sejltiden som skibskok blev dog desværre kort, og ikke lang nok til at hun nogensinde blev hovmester. Efter halvandet år måtte hun erkende, at den meleksem, der blev konstateret under tiden på kokkeskolen, nu havde nået et stadie, hvor det ikke længere var muligt at arbejde i kabyssen.

"Jeg fik den besked, at jeg skulle finde på noget andet, hvis ikke eksamen skulle blive kronisk," siger Mette Bach Andersen, der var sygemeldt fra januar 1982 til august 1982. Her blev tiden brugt på at tænke grundigt over, hvad karrieren så skulle bringe, hvis det ikke længere var muligt at sejle som kok.

"Jeg var glad for at sejle, og det var jo egentlig jobbet som telegrafist, der i mine barndomsår havde vakt min interesse, så jeg besluttede mig for, at det var det, jeg skulle," forklarer hun.

PÅ NAVIGATIONSSKOLE

Derfor var Mette Bach Andersen i august 1982 klar til at studere radioteknik og radioreglementer, blot fem år efter at hun begyndte på søfartsskolen i Kogtved. Her skulle hun dog ikke tilbage til for at gennemføre studierne til telegrafist.

"Jeg kunne få merit for den tid, jeg havde haft på Søfartsskolen, så for at blive telegrafist skulle jeg studere to år på navigationsskolen," forklarer hun.

I land kunne hun ikke holde sig i løbet af de to år, for et nærmere kig i Søfartsbogen viser en kort udmønstring på 14 dage hen over julen i 1983.

"Her var jeg på medsejls med min nuværende mand Tom, som jeg havde mødt tilbage i 1981, hvor vi begge var på mønstret Canadian Reefer," siger hun, om turen der sluttede i Hamburg.

Præcis samme sted på mønstrede hun igen knap syv måneder senere. Denne gang dog som telegrafist under indøvelse.

"Det var vanskeligt at få indøvelse som telegrafist dengang, man skulle have lidt løn, men udfyldte ikke en funktion. Jeg var dog heldig, da jeg var med på hustrusejls, fik jeg lavet en aftale om, at jeg kunne fungere som telegrafist under indøvelse," husker Mette Bach Andersen.

HÅRD KONKURRENCE

Karrieren som telegrafist blev kortere end tiden som kok. For efter to udmøn-

stringer blev Mette Bach Andersen opsagt.

"Der kom billigere udenlandsk arbejdskraft til, og den teknologiske udvikling på området var så småt i gang," siger Mette Bach Andersen. Hun afmønstrede i januar 1986, og derefter er Søfartsbogen tom.

"Jeg besluttede derefter at gå i land," siger hun.

Her skulle det vise sig, at hun skulle bruge resten af sin karriere. De første 26 år i forskellige administrative stillinger hos J. Lauritzen, rederiet hun også sejlede for, og de resterende år hos DFDS som blandt andet crewing officer med ansvaret for disponering af skibsassistenten og administration af sygesager.

"Da jeg tilbage i 1977 talte med 'Hendes Verden' havde jeg nok ikke forestillet mig, at jeg kun skulle bruge knap ni år til søs og 35 år på land. Men det var sådan, det blev, og jeg er glad for karrieren, jeg nu kan kigge tilbage på," siger Mette Bach Andersen.

METTE BACH ANDERSEN

FØDT 1959

1976

Afsluttede 3. real, Randers Realskole

1977

Kogtved Søfartsskole

1977 - 1979

Koksmath, J. Lauritzen

1980

Skibskok-eksamen, Statens kursus for skibskokke i Aalborg

1980 - 1981

Skibskok, J. Lauritzen

1982-1984

Uddannelse til telegrafist, Kbh's Navigationsskole

1984

Telegrafist under indøvelse, J. Lauritzen

1984-1986

Telegrafist, J. Lauritzen

1986-2012

Assistant Crewing Officer, J. Lauritzen

2012-2022

Crewing Officer, DFDS

HVAD MED DIN SØFARTSBOG?

Har du mod på at deltage i artikelserien sammen med din søfartsbog, så hører vi gerne fra dig.

Kontakt redaktionen på mail
cosea@co-sea.dk

Per Gravgaard Hansen, faglig konsulent hos Metal Maritime, overrakte præmien til sætteskipper Peter Hviid Pedersen i Marstal.



MODTAGERE AF PRÆMIEN: **BEDSTE HOLDSPILLER**

FRA METAL MARITIME JUNI & JULI 2022

PETER HVIID PEDERSEN

Sætteskipper, Marstal Navigationsskole

HENRIK ANDERSEN

Kystskipper, MARTEC Skagen

LARS MØLLESKOV

Ubef. skibsassistent, Svendborg Søfartsskole

KARL-JOHAN ØSTER

Skibsofficer, SIMAC

STEPHANIE KIRKETERP

Ubef. skibsassistent, Skoleskibet Danmark

Dimissioner juni og juli

"BEDSTE HOLDSPILLERE" BLEV IGEN HÆDRET OG FEJRET MED MANÉR

FOR FØRSTE GANG SIDEN CORONA-PANDEMIEN BRØD UD I DET DANSKE SAMFUND, KUNNE DE MARITIME UDDANNELSESSTEDER AFHOLDE DIMISSIONER UDEN NOGLE FORMER FOR RESTRIKTIONER. DERFOR BLEV DE STOLTE DIMITTENDER I JUNI OG JULI FEJRET MED POMP OG PRAGT PÅ UDDANNELSESSTEDERNE.

TEKST: MARTIN VAN DIJK

METAL MARITIME uddelte traditionen tro eksamenspræmier til de elever, underviserne havde udnævnt til 'Bedste Holdspiller'. Det er underviserne på de enkelte uddannelsescentre, der forestår udvælgelsen af modtagere - elever og studerende som skiller sig positivt ud ved at få hold/klasse til spille sammen, selv om det af og til kan betyde tilsidesættelse af egne mål. Præmien består foruden hæderen af et gavekort på 700 kr. til brug helt efter eget valg.

Lars Mølleskov (tv) modtog eksamenspræmien "Bedste Holdspiller" på Svendborg Søfartsskole, hvor Metal Maritime-medlem Kai Tarp forestod overrækkelsen.



På SIMAC havde underviserne udpeget dual juniorofficer Karl-Johan Øster som modtager af Metal Maritimes præmie.



SOCIAL SÆTTESKIPPER I MARSTAL

Blandt de dimitterende på Marstal Navigationsskole var 24-årige Peter Hviid Pedersen, der afsluttede som sætteskipper og fik præmien som 'Bedste Holdspiller'. Underviserne lagde i deres begrundelse vægt på Peter Hviid Pedersens evne til at være et samlende og socialt element i studietiden. I begrundelsen lød det blandt andet.

'Udover studiet har han taget ansvar for at kickstarte det sociale liv på skolen igen, blandt andet ved at stå for brædspilsaftener for både navigatører og HF-søfartselever. Han er desuden altid positiv og engageret.'

For Peter Hviid Pedersen var det en anerkendelse, der betød rigtig meget.

"Det er en præmie, jeg er stolt af og glad for. Det er en anerkendelse af, at jeg har forsøgt at skabe et endnu bedre socialt liv på skolen og øen. Jeg har gerne ville samle de unge og vise, hvad det sociale liv kan tilbyde," sagde han. Peter Hviid Pedersen fortsætter på Marstal Navigationsskole med en målsætning om at uddanne sig til skibsfører.

FRA KOK TIL UBEFAREN I SVENDBORG

På Svendborg Søfartsskole faldt valget som 'Bedste Holdspiller' på 22-årige Lars Mølleskov.

Her afsluttede den tidligere kok som ubefaren skibsassistent med sigtet rettet mod en navigatøruddannelse. Titlen som 'Bedste Holdspiller' fik han blandt andet for sin evne til at hjælpe sine medstuderende, og det glæder Lars Mølleskov.

"Jeg vil gerne være en, som er der for andre. Så at underviserne har opfattet mig sådan, det er jeg virkelig glad for," sagde Lars Mølleskov, der har fået hyre hos Esvagt, hvor han får mulighed for at oparbejde sejltid og indhente en masse erfaring, så drømmen om at blive navigatør kan opfyldes.

ET BÆRENDE ELEMENT PÅ SIMAC

På SIMAC var det Karl-Johan Øster, der fik tildelt titlen som 'Bedste Holdspiller'. Den 25-årige Dual Juniorofficer fik præmien, da underviserne lagde vægt på hans evner til

at 'læse mellem linjerne' og prioritere andre før sig selv, samt hans store rolle i den sociale trivsel på uddannelsen.

"Det betød rigtig meget, at det var netop disse ord og værdier, der blev lagt vægt på, for det er værdier, jeg selv har prioriteret, så jeg blev meget glad for titlen," sagde Karl-Johan Øster, der vender tilbage til studierne på SIMAC, da han har valgt at tage en toårs overbygning til Seniordual skibschef.

Hvorvidt den fremtidige karriere bliver til søs, er dog endnu uvist.

"Det vigtigste for mig er at finde et job, jeg er glad for. Det kan være hos Mærsk, hvor jeg er på kontrakt nu, men det kan også være ved et andet rederi eller på land," sagde han.

FORTSÆTTES PÅ NÆSTE SIDE →

↓ FORTSAT FRA SIDE 29

Henrik Andersen (tv) modtog på MARTEC Skagen Metal Maritimes præmie, overrakt af faglig konsulent Caspar Mose.

ERFAREN MODTAGER I SKAGEN

50-årige Henrik Andersen var blandt dimittenderne på MARTEC Skagen. Her afsluttede han uddannelsen til kystskipper, og det gjorde han med manér, da han af underviserne blev hædret med titlen som 'Bedste Holdspiller'. Hæderen fik han for sine evner til at have fokus på sine medstuderende og hjælpe med det faglige, når der har været behov for det.

"Det er jeg både overrasket over og glad for. Det betyder meget for mig, at underviserne har lagt mærke til det arbejde, jeg har gjort, og det betyder mindst lige så meget, at mine medstuderende efterfølgende har givet udtryk for, at det er fortjent," sagde Henrik Andersen.

Han er til dagligt ansat i Søværnet, hvor han underviser i brand og havari, og derfor skal uddannelsen til kystskipper ikke i første omgang bruges professionelt, men uddannelsen er ikke taget for sjov.

"Den skal være med til at give flere muligheder, når karrieren i Søværnet er overstået, og jeg vil bestemt heller ikke afvise, at jeg læser videre til sætteskipper," sagde han.



HUMØRSPREDER PÅ SKOLESKIBET

21-årige Stephanie Kirketerp har været på togt med Skoleskibet Danmark. Togtet gik fra Danmark til Island, omkring Polarcirklen og til Skotland, før der igen blev lagt til kaj i Danmark. En stor oplevelse for den ubefarende skibsassistent, der tilmed fik tildelt præmien som 'Bedste Holdspiller'. En præmie hun fik med henvis-

Hurtig hjælp hvis du bliver sygemeldt

Med et PFA EarlyCare forløb får du gode muligheder for at komme godt tilbage på jobbet.

Læs mere på pfa.dk/earlycare
eller ring til PFA på 70 12 50 00

PFA
Mere til dig



"Bedste Holdspiller" på Skoleskibet Danmark blev Stephanie Kirketerp, der afsluttede sin ubef. skibsassistent.



ning til hendes gode humør og måden at gribe opgaverne an på. "Det var vildt og en kæmpe overraskelse. For det første vidste jeg ikke, at der blev uddelt en præmie, og for det andet synes jeg, at der var så mange andre, der kunne have fået den," sagde hun.

NYT OM NAVNE

JUBILÆUM

60 ÅR

Børge Dyrholm, 1. oktober, som medlem af Dansk Metal

Børge Dyrholm, fhv. næstformand i Metal Søfart og fhv. næstformand i CO-Søfart kan 1. oktober fejre sit 60 års jubilæum som medlem af Dansk Metal.

Børge Dyrholm, der er 79 år, blev i 1962 udlært som maskinarbejder hos Hestebach Jørgensen Maskinfabrik i Hobro. Han var allerede som lærling faglig aktiv, og efter at have været både lærlingeformand, svenderepræsentant, tillidsmand og afdelingsformand på fritidsbasis, blev han i 1977 valgt som fuldtidsformand for Dansk Metals Hobro-afdeling.

Året efter blev han valgt ind i Dansk Metals Hovedbestyrelse. Efter nogle år først som instruktør på Metal Skolen og senere som konsulent i Dansk Metal tiltrådte han i 1990 som faglig konsulent i daværende Metal Søfart. Her blev han i 1993 udnævnt til næstformand.

Børge Dyrholm var medinitiativtager til etableringen af CO-Søfart i 2005, hvor han varetog posten som næstformand, indtil han fratrådte for pension.

SENIORKLUBBEN

Seniorklubben er for alle efterlønnere og pensionister fra Metal Maritime.

Kontingent: 240 kr. pr. år.

Klubben inviterer til to årlige arrangementer, som er omfattet af kontingentet:

Forårsfrokost
Efterårs ålegilde

For yderligere information kontakt formanden.

Formand Leif R. Andersen,
Telefon 28 69 79 13
Mail L.rabech@live.dk



VI MINDES

Franz Joachim Ussler

Født 4. januar 1945 - er afgang ved døden 11. juni 2022

Erik Nielsen

Født 11. januar 1943 - er afgang ved døden 21. juli 2022

Flemming Jensen

Født 15. august 1939 - er afgang ved døden 3. august 2022

Jørgen Hansen

Født 15. juli 1942 - er afgang ved døden 7. august 2022



I dag er kun en beskeden del af Museet for Søfarts samling af i alt 200 skibsmodeller synlige for publikum. Et faktum, som flere besøgende ofte beklager.

FOTO: MUSEET FOR SØFART

DONATION

En donation på tre millioner kr. fra Aage-Louis Hansen Fonden sikrer en ny permanent udstilling af skibsmodeller på Museet for Søfart.

AF HANNE HANSEN

SKIBSMODELLER FÅR NYT LIV

MODERNE TIDER OG EN SOLID DONATION PÅ TRE MILLIONER KRONER FLYTTER EN STOR SAMLING AF SKIBSMODELLER FRA OPMAGASINERING TIL LEVENDEGØRELSE PÅ MUSEET FOR SØFART I HELSINGØR.

BEFOBKNINGEN kan groft opdeles i to grupper. Den ene gruppe, der ikke kan få nok af at studere skibsmodeller og den anden, der absolut ikke orker at bruge bare to minutter på små sammenlmede træpinde med afskallet maling, forvredet metaltråd og et virvar af mørt sejl garn. Det smukke i miniatureudgaver af den maritime fortid går således denne gruppes næse forbi.

Medlemmer af den første gruppe har ofte og igen opfordret Museet for Søfart til at finde flere af deres hengemte skibsmodeller frem og få dem ind i udstillingen.

Opfordringer, som den anden gruppe ikke har kunnet tilslutte sig – og opfordringer, som Museet for Søfart på grund af

pladsmangel har haft svært ved at efterkomme. For lageret bugner af modeller, der tilsammen viser mere end 400 års dansk søfartshistorie.

Den første gruppe, fangruppen for skibsmodeller, får nu nyt håb. Og der er tilsyneladende store chancer for, at haderne af skibsmodeller kan få et nyt syn på hadeobjekterne og dermed får mulighed for at få horisonten udvidet med Museet for Søfarts nye projekt.

”De fascinerende og smukke skibsmodeller bliver vakt til live med film, lyd, animationer og masser af information. Gæsterne kommer ikke bare tæt på modelskibene. De kommer med om bord på skibet og får mulighed for at opleve indretningen, konstruktionen og livet som det blev levet ombord på skibet.

Sådan lyder museets beskrivelse af det igangsatte projekt. Levedegørelsen er gjort mulig efter en donation på tre millioner kr. fra Aage-Louis Hansen Fonden. Museet forventer, at den nye permanente udstilling kan være klar indenfor de kommende to år.

DYK NED I SAMLINGEN HJEMMEFRA

I udstillingen kan gæsterne også digitalt dykke ned i museets model-samling og med et klik være med til at stemme nye modeller ind i udstillingen.

Blandt nyskabelserne bliver også en komplet database med den komplette beholdning af skibsmodeller. Databasen bliver tilgængelig via internettet, og bliver således endnu en knopskydning på museets omfattende online-univers, hvor alle har adgang fra hjemmecomputeren.

”Det bliver guf for modelelskere og for alle andre, der er fascineret af håndværket og de spændende historier, skibsmodeller gemmer på,” siger cheffuratur Marie Ørstedholm, M/S Museet for Søfart.